ISSN 2704-6419

Inaugurata in Iran la ferrovia Qazin-Rasht

Il Corridoio INSTC come alternativa al canale di Suez per i traffici tra l'Oceano Indiano e il Mar Baltico

Giovanni Saccà

International Institute for Global Analyses

Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses
Piazza dei Navigatori 22, 00147 – Rome (Italy)
Analytical Dossier – N. 13/2019 – March 2019

The views and opinions expressed in this publication are those of the authors and do not represent the views of the Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses unless explicitly stated otherwise.

© 2019 Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses
© 2019 Giovanni Saccà

First Edition: March 2019

Analytical Dossier – N. 13/2019

www.vision-gt.eu

Mercoledì 6 marzo 2019 è stata attivata ufficialmente a Teheran la ferrovia che collega le città di Qazvin e Rasht. La tratta lunga 41 km, i cui lavori erano iniziati nel 2006, ha permesso di collegare la provincia di Gilan, nell'Iran settentrionale, con una vasta rete di ferrovie del paese (fig. 1).

Fig. 1 - Rete ferroviaria dell'Iran[1]: le sette nuove linee previste e in costruzione (RAI/GCR)

"Il funzionamento di questa ferrovia e il suo collegamento con Astara può collegare il Golfo Persico con il nord del paese, il Caucaso, la Russia e l'est e nord d'Europa" ha detto il presidente iraniano Hassan Rohani, presente alla cerimonia, sottolineando l'importanza strategica della ferrovia per la regione.

[1] http://www.globalconstructionreview.com/markets/how-islamic-republic-set-become-land-br8i8d8ge/
https://www.iranrail.net/map.php

Secondo quanto affermato dal ministro iraniano delle Strade e dello Sviluppo Urbano Mohammad Eslami, in concomitanza con l'inaugurazione della ferrovia Qazvin-Rasht (Fig.2) stanno iniziando i lavori per la costruzione della ferrovia Rasht-Astara e della linea di collegamento tra Rasht e il porto di Caspian e poi alla città portuale di Anzali nella provincia di Gilan. La tratta Rasht-Caspian sarà completata in un anno mentre la tratta sino al porto di Anzali sarà completata entro due anni.

Una volta completato il progetto, il porto di Caspian diventerà il più grande hub dell'Iran settentrionale e darà un contributo importante allo sviluppo economico nazionale e locale.

Fig. 2 - Inaugurazione della ferrovia Qazvin-Rasht[2]

La tratta Rasht-Astara che sarà ultimata e messa in esercizio entro 4 anni[3], fa parte del corridoio di trasporto nord-sud (INSTC) pensato con lo scopo di unire il nord Europa con il sud-est asiatico.

L'International North-South Transport Corridor (INSTC), chiamato anche Russia-India corridor, è una rete multimodale di 7.200 km marittima,

[2] http://parstoday.com/it/news/iran-i183425-inaugurata_la_ferrovia_qazvin_rasht_collegherà_iran_con_russia_e_europa
[3] https://en.mehrnews.com/news/143146/Rasht-Qazvin-railway-to-join-INSTC-today

ferroviaria e stradale per il trasporto di merci tra India, Iran, Afghanistan, Armenia, Azerbaijan, Russia, Asia centrale ed Europa, bypassando il Pakistan.

Il percorso principale inizia a Helsinki, in Finlandia, e continua attraverso la Russia sino al Mar Caspio, dove si divide in tre percorsi:

- un percorso occidentale attraverso l'Azerbaigian, l'Armenia e l'Iran occidentale;
- un percorso centrale attraverso il Mar Caspio con navi traghetto;
- un percorso orientale attraverso il Kazakistan, l'Uzbekistan e il Turkmenistan in Iran orientale.

Tutti i percorsi più importanti convergono nella capitale iraniana di Teheran e continuano verso il Golfo Persico fino al porto iraniano di Bandar Abbas e tra pochi anni anche verso il porto iraniano di Chabahar, posto nelle vicinanze del confine pachistano (fig. 3).

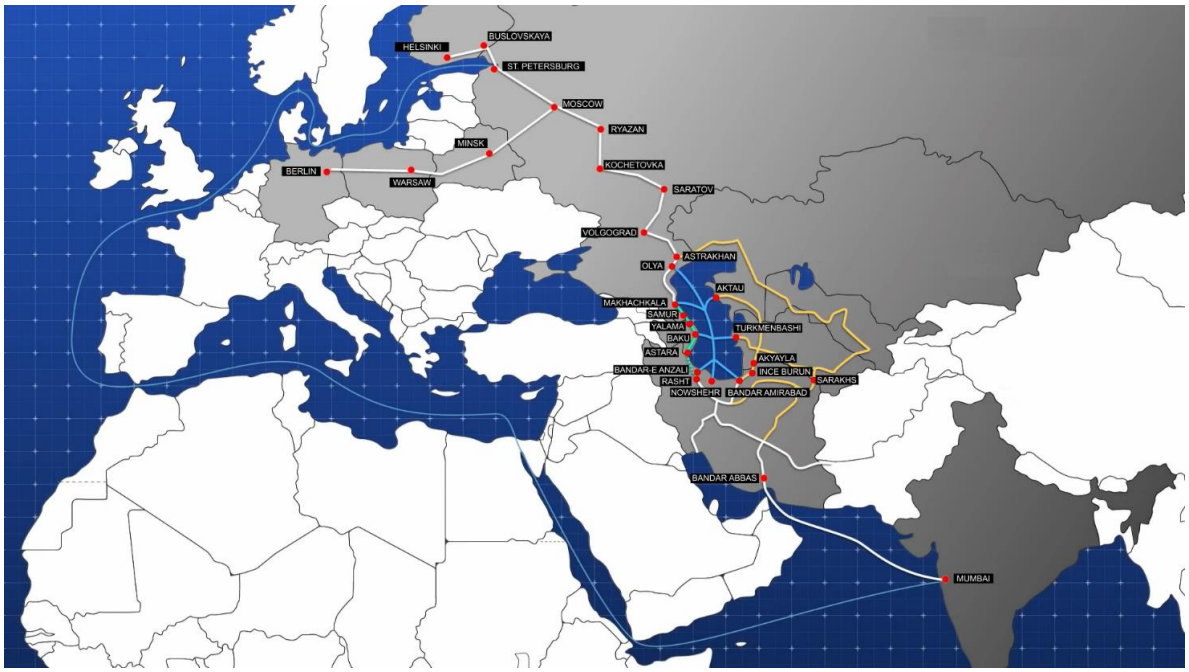

Fig. 3 - International North South Transport Corridor[4] (INSTC)

Dato che il porto di Bandar Abbas gestisce l'85% del traffico marittimo iraniano ed è molto congestionato, l'Iran in accordo con l'India ha deciso di portare la capacità del porto di Chabahar dagli attuali 2,5 milioni a 12,5

[4] Youtube "North-South International Transport Corridor"

https://www.youtube.com/watch?v=w8IX4QleQbM

milioni di tonnellate all'anno. A differenza di Bandar Abbas, Chabahar ha la capacità di gestire navi da carico più grandi di 100.000 tonnellate. L'India vuole incrementare il commercio con l'Europa attraverso il porto di Chabahar e il corridoio di trasporto internazionale INSTC.

Il corridoio INSTC è uno dei quattro corridoi individuati nell'ambito del Trans-Asian Railway (TAR), progetto finalizzato alla creazione di una rete ferroviaria integrata tra l'Europa e l'Asia promosso dalla Commissione economica e sociale per l'Asia e il Pacifico delle Nazioni Unite (UNESCAP). Ideato negli anni Sessanta del secolo scorso, ha come obiettivo quello di ridurre notevolmente i tempi ed i costi di percorrenza tra Europa e l'Asia. Nel corso degli anni la sua realizzazione ha trovato molti ostacoli sia politici che economici.

Una buona parte dei percorsi ferroviari è già esistente ma sono molti i problemi tecnici ancora da superare, innanzitutto quello dello scartamento: quattro diversi scartamenti vengono oggi utilizzati, quello da 1.435 mm utilizzato nella maggior parte dell'Europa, in Turchia, in Iran, in Cina e in Corea. Finlandia, Russia e le altre repubbliche formatesi dallo smembramento della ex Unione Sovietica utilizzano lo standard da 1.520 mm, la buona parte delle ferrovie di India, Pakistan, Bangladesh e Sri Lanka utilizzano uno scartamento ancora più largo da 1.676 mm mentre alcune altre nazioni del sud est asiatico utilizzano addirittura lo scartamento ridotto (Fig.4).

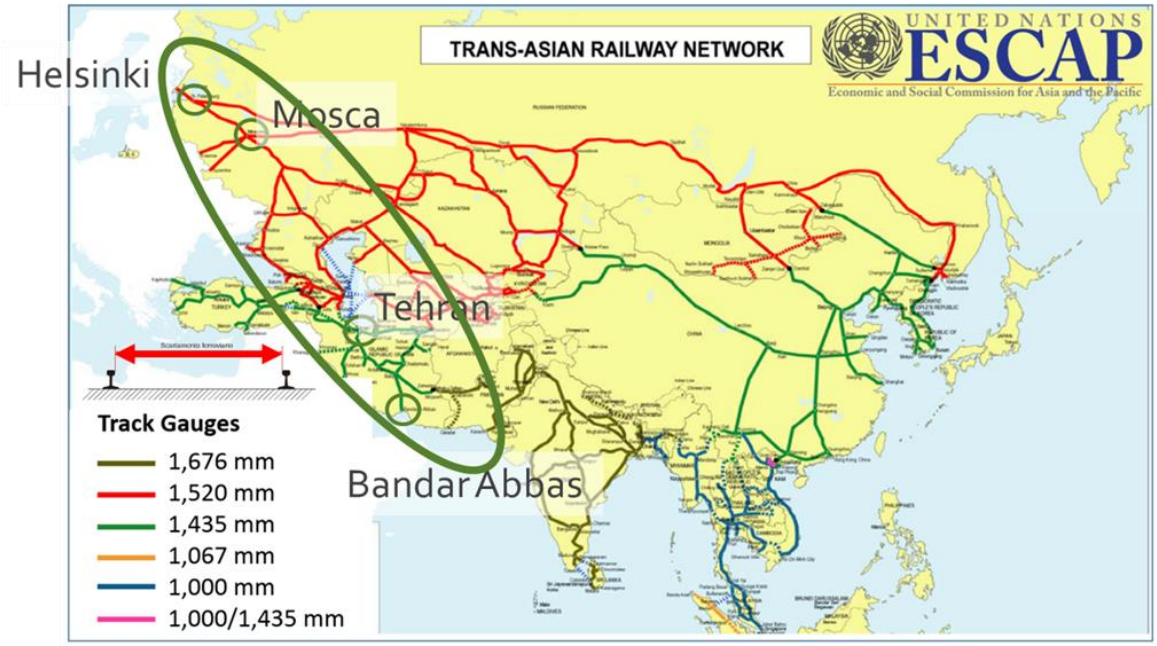

Fig. 4 – Progetto Trans-Asian Railway Network dell'UNESCAP[5]: Mappa delle principali linee ferroviarie asiatiche[6] con evidenziati i differenti scartamenti e il corridoio internazionale Nord-Sud (INSTC)

[5] https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway
[6] https://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_1Nov2016.pdf

Nel 2001 sono stati individuati quattro corridoi ferroviari nell'ambito del progetto TAR dell'UN ESCAP:

- **Il Corridoio settentrionale** per collegare l'Europa all'Oceano Pacifico, via Germania, Polonia, Bielorussia, Russia, Kazakistan, Mongolia, Cina e le due Coree, con cambi di scartamento ai confini tra Polonia e Bielorussia, a quelli tra Kazakistan e Cina ed infine a quello tra la Cina e la Mongolia. La ferrovia principale di questo corridoio è la Transiberiana (linea rossa da Mosca all'Oceano Pacifico);

- **Il Corridoio meridionale** va dall'Europa al sud est asiatico collegando Turchia, Iran, Pakistan, India, Bangladesh, Myanmar, e Thailandia, con collegamento ulteriore verso la regione dello Yunnan in Cina e verso Singapore. Il corridoio meridionale coincide con le linee evidenziate in verde chiaro, che costituiscono l'asse principale della via della seta (Silk Road) in corso di realizzazione e con le linee del sub-continente indiano (linee evidenziate in marrone);

- **Una Rete per l'Asia del sud-est ASEAN**: Corridoio di collegamento tra Singapore, Malesia, Vietnam, Cambogia, Indonesia, Cina, Laos, Thailandia e Myanmar. Tramite questo corridoio sarà possibile collegare Singapore alla Cina e tramite il corridoio meridionale sarà possibile collegare Singapore all'Europa (linee a scartamento ridotto 1000 e 1067 mm).

- **Il Corridoio Nord-Sud** unisce il Nord Europa con il Golfo Persico.

L'accordo che istituisce l'INSTC è stato firmato nel settembre 2000 dalla Russia, dall'India e dall'Iran ed è entrato in vigore nel 2002, in seguito alla ratifica da parte di tutti e tre i paesi. Ma a causa delle sanzioni imposte all'Iran non è stato possibile attivare nei tempi concordati tale corridoio. L'impegno a realizzare l'INSTC è stato rinnovato nel 2012 nell'ambito della politica Connect Central Asia.

Successivamente, altri 11 paesi hanno aderito al progetto (Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Bulgaria (stato di osservatore), Kazakistan, Kirghizistan, Oman, Siria, Tagikistan, Turchia e Ucraina).

Nel dicembre del 2014 a seguito della visita di Vladimir Putin a Nuova Delhi è stata sottoscritta la dichiarazione "Druzhba-Dosti" con la quale è stato fissato l'obiettivo per il commercio bilaterale per il 2020 a 30 miliardi di dollari e l'obiettivo per gli investimenti reciproci a 15 miliardi di dollari entro

il 2025. Considerando che l'India e la Russia non hanno confini in comune, il progetto INSTC è fondamentale per rispettare tale accordo.

A seguito dell'accordo sul nucleare iraniano firmato a Vienna il 14 luglio 2015 dall'Iran, dai cinque membri permanenti del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite (Cina, Francia, Russia, Regno Unito, Stati Uniti) più la Germania e l'Unione europea, l'Iran ha predisposto, tra gli altri, un programma di interventi per estendere la propria rete ferroviaria da 13.000 km a 25.000 km entro il 2025 (GCR). Per tale scopo l'Iran ha progettato di investire 25 miliardi di dollari nel Piano di ammodernamento e ampliamento della rete ferroviaria iraniana (Fig. 5 e 6).

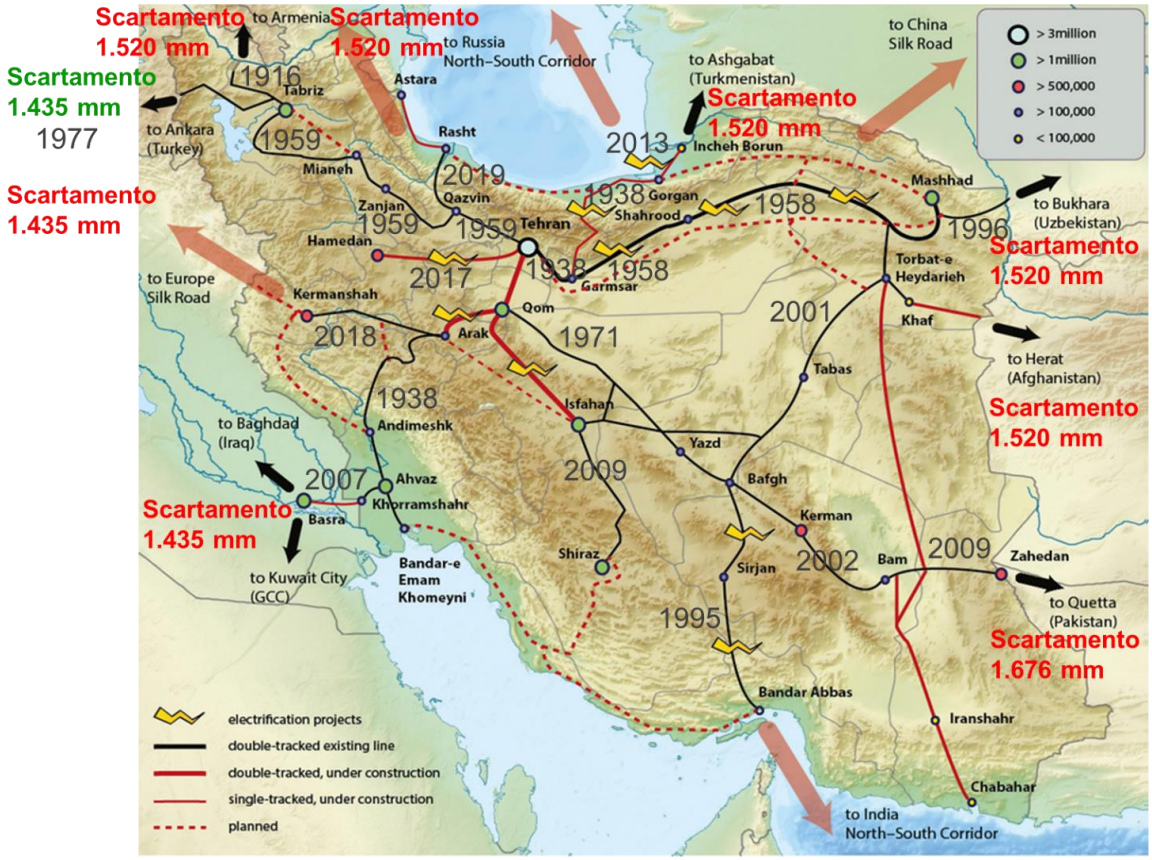

Fig. 5 – Date di attivazione delle linee ferroviarie iraniane e piano di ammodernamento e ampliamento

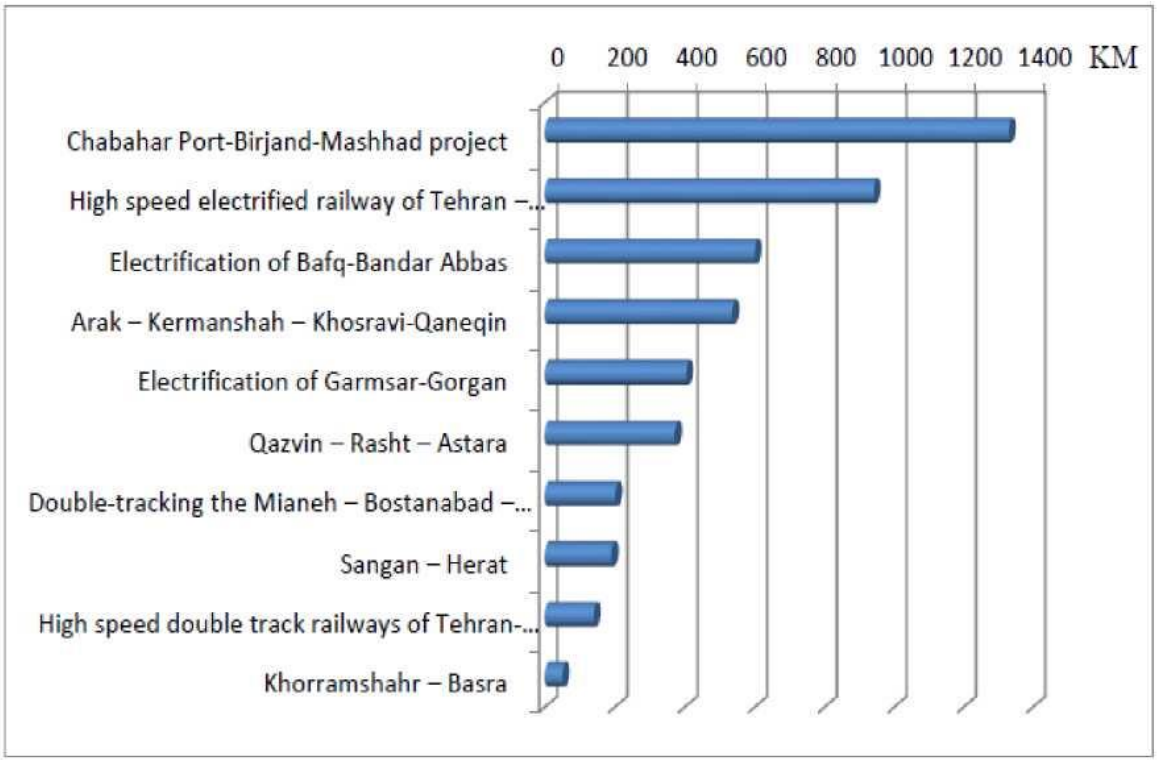

Fig. 6 - Principali progetti infrastrutturali delle ferrovie iraniane[7]

La politica del commercio estero dell'India (2015-20) sottolinea l'importanza del corridoio INSTC per espandere i legami commerciali e di investimento in Asia centrale. Attualmente l'India per raggiungere la Russia dipende dalle costose e lente rotte commerciali che attraversano la Cina e l'Europa. Al contrario, l'INSTC è più corto, più economico e, soprattutto, ben protetto.

Uno studio della Federazione delle associazioni di spedizionieri in India ha dimostrato che INSTC sarebbe il 30% più economico e il 40% più corto delle rotte esistenti. Il tempo di viaggio delle merci lungo tale corridoio richiederebbe in media 23 giorni, con costi di trasporto compresi tra 2.300 e 3.500 $ per un container secco e da 4.600 $ a 6.800 $ per un container refrigerato. Questo viaggio (7.200 km da San Pietroburgo a Mumbai via INSTC) è anche estremamente più rapido rispetto ai 45-60 giorni necessari per raggiungere l'Europa attraverso il Canale di Suez (16.000 km da San Pietroburgo a Mumbai). Nell'ottobre del 2016 sono stati effettuati i primi test di viaggio lungo tale itinerario, il movimento da Mumbai a San Pietroburgo via INSTC ha richiesto solo tre settimane rispetto alle sei settimane che avrebbe richiesto via mare. Ciò significa che le merci potrebbero essere trasportate da Mumbai al porto iraniano di Bandar Abbas e oltre a Baku. Potrebbero quindi passare attraverso il confine russo in Astrakhan, quindi procedere a Mosca e San Pietroburgo, prima di andare in direzione dell'Europa (Fig.7).

[7] https://web.uniroma1.it/cdaingtrasporti/sites/default/files/Thesis_Behrooz_MTRR_18gen18.pdf

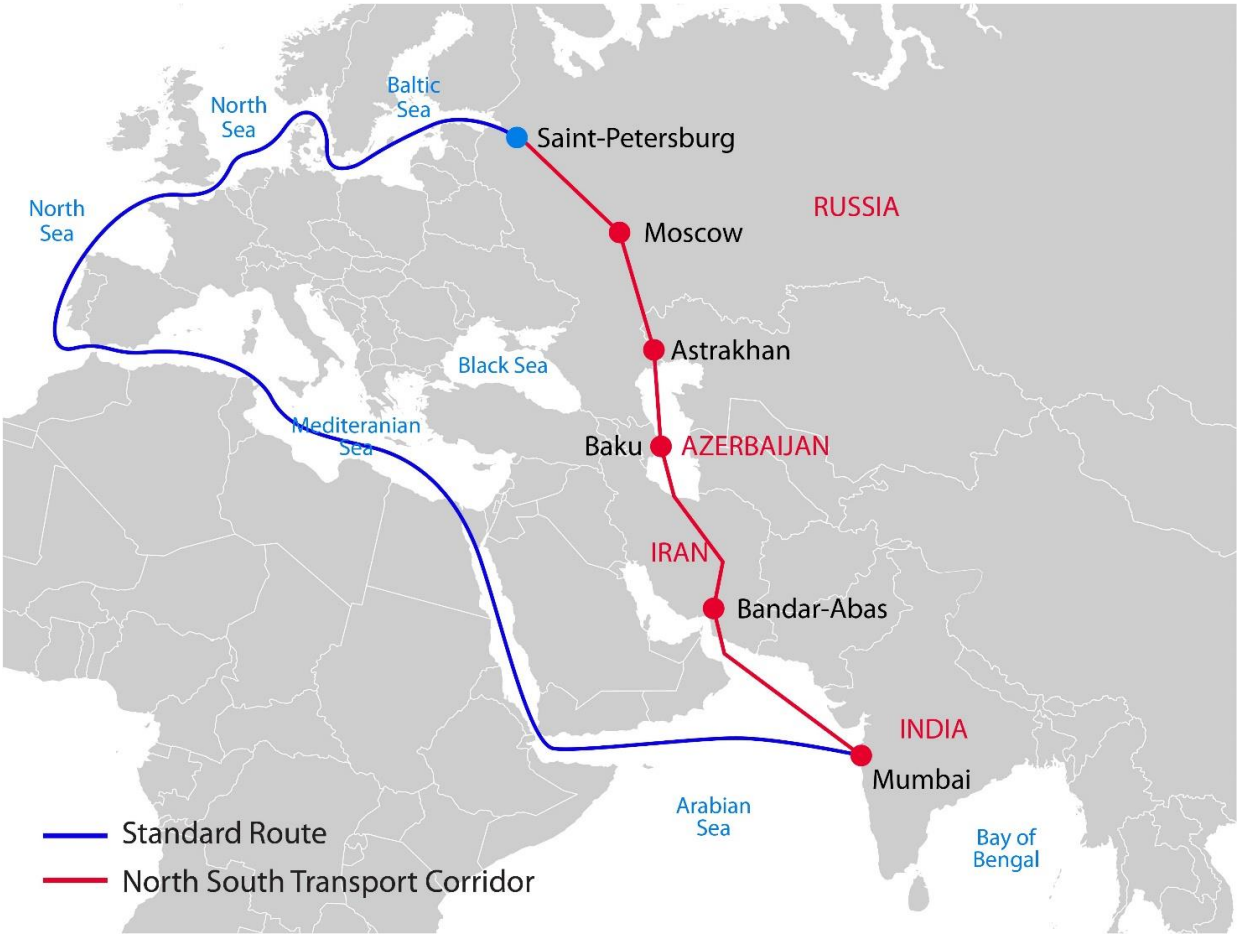

Fig. 7 - Attuali itinerari tra i paesi del Mar Baltico e l'Oceano Indiano
Fonte: Alena Repkina

Del totale dei 7.200 km dell'INSTC circa 3.000 km vanno dal confine finlandese attraverso il territorio della Russia sino alle rive del Mar Caspio. Delle tre alternative, il percorso dell'INSTC che segue la costa occidentale del mare Caspio, che attraversa l'Azerbaigian, l'Armenia e l'Iran occidentale, è il più veloce.

Per completare questo percorso è necessario che vengano ultimati i lavori da Racht in Iran a Astara in Azerbaigian (164 km), che sono stati finanziati congiuntamente al 50% da Iran e Azerbaijan per un totale di 1.100 milioni di dollari. I lavori sono iniziati nel 2017 e dovrebbero essere ultimati nel 2020.

Nella prima fase, dopo l'attivazione, si prevede di trasportare attraverso il corridoio INSTC 5 milioni di tonnellate di merci all'anno, in futuro più di 10 milioni di tonnellate/anno.

Dott. Ing. Giovanni Saccà
Responsabile Settore Studi Trasporti Ferroviari C.A.F.I.
C.A.F.I. Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano